

⊕ SZÖVEG ÉS KÉP: SZIRMAI GÁBOR

# MÁSODIK ÜTEM A MOTOR ÉLETRE KEL(L)

Talán szétverték és kerekeiből kiskocsit csináltak, akkujáról pedig táskarádió szól... Dél-Szudánban „felejtett”, szeretett motoromon töprengve efféle gondolatok bántottak. A blokádnak és a vérengzések miatt az őszög DKW-t Shambában – a Nílus egy dágványában – kellett hagynom legutóbb, mert inkább az irhámot mentettem a száz kilométernyi mocsárvidéken át. *(Sudd: a végállomás; A Fölgömb 2014. június-július)*

Aztán a Szudáni Hajózási Társaság igazgatója jó hírt közölt: a gép egy hajó fedélzetén eljutott Jubába. Még egy képet is küldött az alaposan megtépzott, ám egyben lévő, öreg jármúról, ez tartotta bennem a lelket, és adott erőt, hogy megint nyakamba vegyem Afrikát, és megpróbáljam visszaszerezni a féltett kincset



A vállamra nehezedező 22 kilós teher szinte kizárólag motoralkatrészekből állt. Mégsem voltam elég felkészült, mert – a külügyminisztériumi tájékoztatással ellentétben – ugandai vízum hiányában a repülőgépre nem engedtek felszállni. Rossz ómen mindez, és a pénzem is odaveszett, bánatosan hazakullogtam hát a reptéri alkudozásban mellettem végig hűségesen kitartó lánnyal. Pár nap múlva aztán, kiheverve a lelki-anyagi terhet, immár vízzel és egy számomra barátságosabb légitársaság ügyfeleként, mégiscsak földet értem Afrikában.

## Elkallódva Kampalában

Kampala élhető hely: a Viktória-tó kiváló fürdőhely, van könyvtár, szép a temető, a Nakasero Piac pedig kitűnő. A piactéren egykor sok kereskedőház kínálta az anyaország portékáit és a gyarmati árut. Ezek a historikus, erkélyes, cserépfedésű palotácskák a város számomra üde színfoltjai, amiknek árnyékos kapualjaiból századéves dohillet áradt, melybe belekeveredett az egykori tea-, szantálfa-, elefántcsont-, vitorlavászón- és kátrányszag.

Egy korábbi szállásomat keresem a környéken, ahol mellesleg a város legjobb maracujalevét mérik. Már harmadszor megyek végig az utcán, de nem akadok az épületre. (Kétségkívül nagyon rosszul tájékozodom. Ezért hordok magammal térképet, készítek vázlatokat, használom a finom iránytűket, és lehetőleg kerülöm a GPS-t.) Végre megszólít egy helyi, aki emlékezett rám korábról. Felvilágosít, hogy lebontották az „ócska” épületet; mintha kivágtak volna belőlem egy darabot! Végül a golfpálya tiszta, zöld környezetében találok paradés szükségárvóhelyet, ahol ráadásul hideg, tiszta forrás tör fel, körülötte íbiszek, marabuk tömege hűsöl.

A főutcán már sokan ismerősként fogadnak; Mwzungu! („fehér ember”) és Budapest! kiáltásokkal üdvözlő sok motoros taxi és gyümölcsárus. Még egy évek óta ismerős rendőr is megállít, és a kedvéért a forgalmat is leállítja.

Pár napot töltök itt: elintézem a dél-szudáni vízumot, értesítést adok érkezésemről, hogy segítsenek megtalálni a motorkerékpárt, majd busszal elindulok Dél-Szudán fővárosa felé.

## Veszélyes terepen

Nem ér meglepetésként az indulást követő félórás tankolás, hiszen ezt rendszerint a „friss” pénzből finanszírozzák, így pezseg az üzlet! A buszok makulatlannak éppen nem mondható műszaki állapotát felesleges ecsetelnem, ennél amúgy is jobban zavar, hogy a lefóliázott ablakokon nem lehet kilátni, de hát minek is, ha a tévében villogó klipek pótolják a hegyek, vízesések, sziklák unalmas látványát? De azzal az üzleti fogással én is először találkozom, hogy a buszba gyermeküléseket szereltek, így egy sor ülésel többet lehetett bepaszírozni.

Korábban már részleteztem, miként töltöttem el egy hetet az aknaszedőknél. Sokat tanultam tőlük, és nemcsak a halálos technológiáról, de életfilozófiát is. Szerencsére akkor nem pukkant semmi a páncélo-

## SZÍVÁS

**A jubai reptérre naponta hozta a lajtoskocsi a Nílus-vizet, így legalább a fürdés nem jelentett problémát (jobbra)**



**ÁLLJ, AKNAVESZÉLY!**  
A pokoli szerkezet nem sokkal buszunk érkezése előtt lépett működésbe. Az útszakaszt speciális, robbanásálló döngölőgéppel vizsgálják át, újabb aknáktól tartva

**Történetünk szerzője a historikus világszemlélet és egy letűnt kor nagy pontosságú előállított gépészeti berendezéseinek rendkívül elszánt rajongója, ismerője és használója. Különösen lelkesítő az ehhez kapcsolódó hír: megvan az egyiptomi határon lefoglalt motor, és a szerző már keresztül is szelte teljes Egyiptomot! Ami még hátravan: a motor hazaszállítása**

zott aknakutató gép alatt. Az aknáknak azonban nagyon sok fajtáját telepítették, a házuk többnyire már nem fémből készül, így a hagyományos akna-keresőkkel nem lehet őket megtalálni. Vannak, amik csak késleltetve, akár fél év múlva lépnek működésbe. Egy ilyen pokoli szerkezet robbanhatott fel nem sokkal azután, hogy a dél-szudáni határt átléptük. Szerencsére nem alattunk... Odaérkezésünkkor már a szirénázó mentő és katonai járművek állják utunkat. A tikkasztó, déli hőségben aztán újra átdöngölik az utat, majd mindenki megnyugodott, és mi is továbbbrogathatunk Juba irányába.





**MOTOR,  
KISEBB HIBÁVAL**  
Bevert lámpákkal  
és kitépett kábelekkal  
kaptam vissza  
szeretett motoromat,  
ám ez volt előrejutá-  
som legkisebb  
akadálya

**SEGÍTŐ KEZEK**  
A vitorlásklubban  
mindenki megpróbált  
valamit hozzátenni  
a boldogulásomhoz  
(balra)

## A váltásdíj

Jubában a Nílust leszámítva említésre méltó látnivaló nincs, ám annál jobbanesik, hogy érkezésemkor a kikötői rendőrség tagjai keblükre ölelnek. Az órs tövében verem fel kis sátracskámat. Másnap eljön a nagy pillanat: visszakapom motoromat, melyért „váltásdíjként” egy retúr repjegy árát kell megfizetnem, de nem bánom. Örömöm határtalan, bár egy percre sem áltatom magam azzal, hogy megoldódott volna minden. Először is rendbe kell tenni szerencsétlen gépet, amit agyonverte, szerszámaitól, elektronikájától kifosztva, bevert lámpákkal, kitépett kábelekkal csövekkel láttam viszont, rágható alkatrészeiken pedig szemlátomást patkányok élcsítették fogaikat. De így sem panaszkodhatok, mert a fontos műszerek épen maradtak.

Már kora reggel perzselőn süt a Nap, ami ellen csak folyamatos fejlocsolással meg napi négy nílusi mártózással tudtok védekezni. Napközben a legyek, szürkületkor aztán a moszkítók kínoznak. A telepet, ahol helyet kapok (a 750 dolláros kiváltási díjért ennyi még járt) az ör kedélye szerint tudom csak használni, aki néha órákra eltűnik a kulccsal együtt, sőt, egyik éjjel a kikötőben kell aludjak, mert a főszer berúgott és elaludt a futballmeccs bámulása közben.

A motor a helyreállítás második napján már beindul, egészséges dohogása kedves rendőreimet is odavonzza. Mint kiderül, 20:1 arányban fogadtak, hogy soha egy centit sem fog menni a gép! Végül, keserves munkával, de elkészül.

## BEGSOMAGOLVA

**A vámeljárást letudva végre  
a helyszínre szállították a gondosan  
összepakolt masinát**

## Indulj el egy úton!...

Összerakni a motort egy dolog, elhagyni vele Dél-Szudánt pedig egy másik. Az első probléma maga az út. A térkép szerint ugyan létezik ilyesmi a Sudd mocsáron át, de ezek a csapások gyakorlatilag járhatatlanok, még a száraz évszakban is félméteres víz alatt állnak. Éppen ezért a mai utazók is az egykori Abesszínián (Etiópia) keresztül teszik meg a legendás Kairó–Fokváros-utat, esetleg nyugatról, Wau felé kerülve meg az ingoványt.

További nehézséget okoz a háborús övezet jelentette kockázat: legutóbbi alkalommal is több embert öltek meg a közvetlen közelemben. A helyzet semmit sem javult azóta, a harcok tovább folytatódtak. A hajóstopra sem jók a kilátások: a kikötőben csak átmeneti hajléknak használt, léket kapott roncsokat találok, ráadásul az alacsony vízállás is nehezíti a hajóforgalmat. Az ENSZ Malakaliba induló hajójával meg sem próbálkozom, előző évi tapasztalataimból tudom, hogy az udvarias elutasításnál többre nem számíthatok.

Végtére elfogy a türelmem, és hatósági nyomás is van rajtam, hogy Jubát légi úton hagyjam el.



**KŐBE VÉSVE**  
Meroe piramisainál  
elidőzve 19. századi  
utazók kézjegyeit  
kerestem. A modern  
szemlélet szerint  
bűn a műemlékek  
efféle „rongálása”

**A VASÚTNAK HARANGOZTAK**  
Az atbarai vasútállomás forgalmi irodáján  
igazi egzotikumokba botlottam.  
Az egyik a vonatok indulását  
egykoron jelző bronzharang,  
amit a kedvemért  
újra megkondítottak



## Fogságban

Az 500 euró nem tűnik nagy áldozatnak, a pénzért azt ígérik, már másnap délelőtt feltesznek egy gépre motorostul. Nem így lett: egy hétig megy a huzavona, és rettenetesen sivár időszakot élek át, ahogy a megállás nélkül támadó legyek között sokszor a tűző napon ácsorgok az indulás reményében. A vízumom is lejárában, a silány élelmezésem tényleg egyetlen vigaszom a kitűnő szudáni tea.

Nyolcnapi várakozás után feljutok egy gépre, de az AN-12-ről az indulás előtt közvetlenül leparancsol a politikai rendőrség. Talán kémnek nézhettek, sosem derül ki. Hosszú kihallgatás következik, a repülő közben természetesen elmegy. Végül a kihallgatóhelyiség melletti illemhely kicsinyke ablakán át szabadulok meg fogvatartóimtól, míg az

őr a WC előtt toporogva vár rám. Távozás előtt azért hagyok meglepetést: a nálam lévő zsinórral összekötöm az ajtót és az öblítőtartály-úszó tengelycsonkját. Mikor feltépi az ajtót, vélhetően telibenyomja a csapból kiömlő, fejmagasságba állított vízszög, de én addigra már régen a szegecselt, historikus víztorony felé ügetek, ahol a mezei (nem a politikai) rendőrség tagjainak szálláshelye van. Kihasználva előző évi ismeretségünket, itt keresek menedéket. A későbbi napokban is náluk töltöm az esti-éjszakai órákat.

Aztán az egyik rendőr, Martin javaslatára (van kapcsolata a politikai rendőrségen) megengedik, hogy a repülőtéren aludjak. Egy fészkerben jelölik ki alvóhelyemet, amit első éjjel egy katonával kell meg-

osztanom, aztán úgy megszoknak, hogy szabadon járhatok a területen. A közelemben lévő guavafáról lakmározhatok, és nem messze tőle találok egy működő vízcsapot is.

Az AN-12-ről való leparancsolásom után azonban újabb kitolás vár: a Kartúmba induló kicsi repülőre nem fér fel a motorom – „állítólag” rosszul írták meg a jegyet. Ismét a reptéren ragadok, pedig újabb 200 euróba kerül, hogy erre a járatra fölférjek. További kenőpénz és újabb, napokig tartó várakoztatás árán végül – 15 nappal eredeti gépem indulása után! – sikerül feljutnom a Sudan Airways egyik Kartúmba tartó járatra.

Ahhoz azért ragaszkodnak, hogy a motort darabokra szedve, dobozokba csomagolva adjam fel.

Napok teltek el ezzel is, faanyagot, szerszámot, segítséget kell szerezni, de megcsinálom. Am ekkor jött az eljövendő hetek bosszúságainak indópontja! Amikor darabjaira szedtem motoromat elfektetve valahogy elkezdik begyűrni a repülő hasába, a pilóta odalép, és egy 2 literes flakonból feltöltötte a benzintartályt – vízzel! A vizet később az egész út alatt nem tudtam teljesen eltávolítani, pedig napoztatam-levegőztettem eleget a tankot és a porlasztót: a lemezek között nemcsak ottmaradt a víz, de a lepattogó, nagyon finom rozsdá minduntalan belekerült a fűvókába, amitől leállt a gép. Mindezek ellenére hatalmas kő esik le a szívemről, hogy kereken három hét után végre elhagyhattam Jubát!



## Vitorlásklub, gőzhajóval

Dél-Szudánnal immár a hátam mögött, végre Kartúmban vagyok. Utam során már másodszer kell összeraknom a gépet. A motor hivatalos ügyeinek intézése közben kapom a tippet, hol tudnám kényelmesen megszerelni a motort, és egyben szállást találni. Hamar a Nílus-parti telephelyen találok magam – motorostul.

A Blue Nile Sailing Clubban esténként összevődik a városi elit, ezért elég biztonságos hely: a holmimra katonák vigyáznak, és csekély összegbe kerül a sátorozás. Három nap alatt a gép újra üzemképes! Pazar köröket futok a városban, bár megszámlálhatatlan porlasztótisztítással és gyertyacserével, mert kétütemű-olajat egész Kartúmban nem találok!

Egy hetet töltök a klub gyepén, sok érdekes dolog között: van itt két légcavaros hajó, de a legkülönb mind közül Kitchener hajója. A gőzös nem-

### KITCHENER HAJÓJA

Ma se víz,  
se ágyúgolyó...

### CSODÁJÁRA JÁRTAK

A klub jól öltözött urait  
is lázba hozta a külön-  
fazon különös masinája

(balra lent)



### LEÁLLÓSÁV

Kartúmtól északra  
elég gyakran  
kellett szembesülni  
a kétütemű olaj  
hiányából fakadó  
gyertyaproblémá-  
val. A bajokat  
az elhúzó  
számum csak  
tovább tetézte

hogy a szárazföldön, de vízvonaltól a földben áll. Az Angliában készült hajón évszámot nem találok ugyan, de a benne levő ágyúnak(!), ornamentikának, a csavarok meneteinek, a szegecselésnek, darujának, horgonyelemeinek, tatjának technológiai elemzése arra a következtetésre vezetett, hogy nagyjából a századforduló körüli években épülhetett. Ez idő tájt érkeztek Kitchener tábornagy csapatai, s ettől kezdve Szudánt bekebelezték az angolok. A hajó az akkori technológia csúcsát képviselte, képzelem, hogy mekkora respektje lehetett a facsónakok, dárdák közt! Sajnos, a hajó belsejét kibelettek, szegyzemre szemétraktnak használják. Ennek ellenére felfedezek benne egy öntöttvas WC-tartályt!

## Mikor a gép fellázad...

Egyiptomi vízumomra várva, bánatosan purrogatok a nagy folyamról elnevezett sugárúton. A Bel- és Hadügyminisztérium mellett elpöfögve egy rakás rendőr és katona stírből, türelmetlenül várják, hogy menjem már a fenébe az ótvaros rom. A motor párat durran, hogy a figyelmet még jobban magára vonja, majd ledadog, éppen az államfő luxusvillájának főbejاراتánál. A katonák arabul üvöltöznek, a rendőr

a sípját fújja, mások csak hadonásznak. De csoda történik, ezúttal nem merült fel a kémgyanú, a rendőrök leállítják a forgalmat, a gépet valahogy becibáljuk az árnyékba, majd némi karburátorszerelés után továbbhajtok. Végződhetett volna rosszabbul is.

A másik kartúmi lerobbanásom is majdnem az örületbe kerget. Arab nyelvű tanácsok, segítő szándékú kezek, italárusok és jóvendőmondók erdejében próbálom életre kelteni a masinát, mindhiába. Aztán egy parányi fekete pont elárulja: az ülés terhelés alatt megfeszített egy drótot, az meg egy másikat zárlatba hozott. Bele lehet bolondulni!

Volt ennél szerencsésebb kimenetelű „üzemzavar” is. Még Jubában történt, mikor a gépet egy bódénak támasztva betértem enni valamit. Miközben egyik szememmel a húsokon parádézó döglegyeket figyeltem, a másikkal – már csak megszokásból is – kisandítottam a gépre. A látvány lesújtott! A tank alól vaskos füst tekergett elő, beborítva az akkumulátort, az ülést, a porlasztót. Odaugrottam, és fejfelé belefűrtam magam a fellebbe, de égett gumiszag helyett kellemes illat csapott meg. Azonnal megvilágosodtam: a bódé túoldalán begyűjtötták a füstölőtálat, ami bondor karikákban ontotta a sűrű szantálfaillatot.



## Álmélkodás az ótvarásznál

A motorommal való elmélyült foglalatosságom közben sokan megbámulnak, amúgy sem gyakori erre felé a fehér ember, pláne, ha egy roncsmotort bütyköl! Egy alkalommal a kikötői hajók gépeinek karbantartója is megszólít, ő is a motorok szerelmese. Isamnak sokadik próbálkozásra sikerül rábeszélnie, hogy elvigyen egy helyre, amiről úgy gondolta, érdekelni fog. Busszal és taxival bolyongtunk hosszasan a városban, már kezdek ráunni az alkura, de aztán odaérve olyan látvány fogad, hogy még most is beleborzongok!

Egy hatalmas kupac veterán autó az utca közepén! Alig tudom, mihez nyúljak: Fiatok, egy Balilla is, amerikai autók, a híres Ford T-modellből rögtönkettő, gőzgépek, elektromos műszerek, rheosztátok, régi szekerek hatalmas mennyiségben. Az egymásra halmozott ládák mindegyikében válogatott csemegék, csövíllás motorkerékpárhegyek, porlasztók, gyűjtő-

## AZ ÓTVARHEGYEN IS TÚL

**Hatalmas kupac veterán autó az utca közepén? Igen! Múzeumba való Fiatok, Balillák és Fordok között matatok, gyermeki áhitattal**

tómágnesek... Minden, amiről egy ótvarász álmodhat. A falakon alvázak lógnak, térdig gázolunk a faküllős kerekek között, segédüzemi gőzgépeken, hajólámpákon, oldalkocsialvázakon egyensúlyozunk.

A gyűjtő, Ibrahim mindemellett felhalmozott négy feleséget, és az utódnemzés terén sem szűkmarkúbb, mint az autógyűjtésben. Rejtélyes életviteléből mindemellett még vadonatúj terepjáróra is futja, aminél csak életvidámsága nagyobb. Túláradó vendégszeretete két napra odaláncol, ám ezen idő minden perce kincs!

## Irány: Egyiptom!

A Kartúmtól Atbaráig tartó futam viszonylag sima, a szokásos bosszankodásokon kívül egy mindenre elszánt biciklissel is összehoz a sors a sivatagban, no és elidőzöm a meroéi piramisoknál is kicsinyt.

Az utcák néptelenek, mikor begördülök Atbarába – imaidó van. A gépet egy vályogfalhoz támasztom, amin félrebiggyedt táblára leszek figyelmes: Hotel. A szabad ég alatt felállított ágyak egymástól éppen oly távol állnak, hogy a vezértető még nekifutással se tudja elérni a másik ágy peremét, így a szállásdíjat illetően nem adódik nézeteltérés, és a rendkívül jóindulatú, imájukkal végző emberek segítségével a motor is a falon belülré kerül.

Innen Wadi Halfa – a vízi határátkelő – felé több útvonal adódik. A legkézenfekvőbb és egyben leghosszabb is a folyó vonalát jobbra követő mintegy 700 kilométernyi országút. Vagy egyenest északnak, a vasútvonalat követve, ami levágja a Nílus nagy



## PÁRHUZAM

**Az Almásy-féle „spitzes” STEYR (alul) és DKW-m (felül), a Wadi Halfába tartó sínpáronnál**

kanyarulatát, de kietlen sivatagban halad. (Almásy és társai is megszenvedték ezt a távot spitzhűtős Steyrükkel, s közben sokszor csak a talpfákon tudtak haladni.) A nílusi hajózás a kis vízszint és a katarakták miatt szóba sem jöhet ezen a szakaszon.

Tanácsalanságomból a vasútállomás beszögelt pénztárlapja sem billent ki. Átkelek a váltókon, amik fedlemezébe az 1905-ös évszám van öntve. Belépve egy ajtón, beszédbe elegyedek egy roppant jóindulatú vasutassal, tőle tudom meg, hogy a legjobb esetben is két hét múlva indul vonat Wadi Halfába.

## Ki fizeti a révészt?

Wadi Halfa is azon városok közé tartozik, amelyekre meglehetősen ambivalens érzésekkel gondolok.

Amilyen jó véleménnyel vagyok a szudáni emberről, a szudáni hatóságok ostobasága, lejárási kora semmihez sem fogható. Mindig van valamilyen jogcím: regisztráció, új típusú nyomtatvány, kiállítás díj, távozási illeték stb. Mindezeket átverekedve magam mégis feljutok az Egyiptomba tartó hajóra motorostul, s így várom a hajókiértőt, hogy megindulhassunk a Nasser-tavon Asszuán felé...

Am a remény, mint már oly sokszor, most is szertefoszlik. A rendőrfőnök utasítására érkező különítmény az indulás előtti utolsó pillanatokban leparancsol a hajóról. A többi utas megdöbbenve nézi végig a jelenetet, titkon nyilván annak örülve, hogy a hatalom ökle éppen nem rájuk sújtott le.

Diszkvalifikációm oka nem hagyván nyugodni, fel-alá rohangálva igyekszem kideríteni az igazságot. Mikor benyitok az egyik irodahelyiségbe, és elárulom nemzetiségemet, a két alkalmazott egyszerre kiált fel: ők is magyarok!

Almásy volt az, aki a magyarokról épp szudáni könyvében részletesen beszámolt. Két „honfitársam”

a velem történeken sajnálkozva rendkívül szívélyesen próbál segíteni, igyekezvén megkerülni a hivatalos utat. Hatalmas szerencsém van: éppen aznap tett látogatást Wadi Halfában a vámhatóság vezetője, aki disznó módjára belakmározott a tiszteletére rendezett pazar fogadásra, s ezalatt egyik jóakaróm odasüندörgött hozzá. A kellemes árnyékban a többedik ital után az uraság vidáman kanyarintotta oda aláírását motorom vámpapírjának aljára.

Papírok rendben, de a hajó már messze jár, ezért máshol kell szerencsét próbálnom. Eshketnél nemrég nyitották meg az első szárazföldi határátkelőt Szudán és Egyiptom között – ezt érdemes megtagasztalni. És újdonsült barátaim ismernek egy másik magyarot Eshketben, aki át is segít az új határátkelőhelyen!

**SZELID HARCOS**  
Papucsban, de karddal „felfegyverkezve” sétafikálnak a beja törzs harcosainak leszármazottai. A penge alapfelszerelés (jobbra fent)



## Parkolópálya

A motorkerékpár mögött végre bezárok Szudán országkapuja. Végül tolok sok évtizedes gépem a senki földjén az egyiptomi határ felé. [Persze abban a hitben, hogy már sínen (nyeregben) vagyok.] De még mindig nincs vége. Kapunyitási illeték, ráadásul egyiptomi pénzben, zsarolás, végül gyalázatos árfolyamon megszabadítanak maradék dollárjaimtól. Nem részletezem a következő órák történéseit! A lényeg: a motort egy dokumentum hiányára hivatkozva lefoglalják. Másnap már nélküle szállok le a hajóról Abu Simbelben.

**Jómagam tehát „megúsztam” Afrikát, ám a motor most megint egy hatósági raktár mélyén pihen, pontosan azt sem tudom, hol. Közel két hónap gyötrelmes próbálkozás után, pénz nélkül maradván fel kellett adnom a reményt, hogy öreg cimborámat kimenekítem a fekete kontinensről. De 2016 tavaszán újra érte megyek, és elhozom! ☺**



**ABRAK**  
Helyi szokás a földön evés, amit a tevésgazda látszólag jószágával is gyakoroltat. Ebből lesz ám a pompás ízű tevetej! (balra)

**DARÁLÓBAN**  
Szudán núbiai részén a mindennapi betevő elengedhetetlen fogása a taamiya (falafel). A zöldségpogácsához kellő csicséri- és zöldborsót ilyen egyszerű eszközökön darálják